



23.05.2016

Ryj/3

§ 511

Lausunto Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymälle joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä vuosille 2016-2021

HEL 2016-003710 T 08 02 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti antaa joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymälle seuraavan lausunnon:

Joukkoliikenteen suunnitteluohjeeseen ja palvelutasoon ehdotetut muutokset ovat pääosin hyviä. Ohjeen sisältöä on myös yksinkertaistettu ja sen luettavuus on parantunut. Ohje antaa joukkoliikenteen suunnittelijoille hyvät työkalut ja ohjaa suunnittelua tehokkaaseen, linjastoa kokonaisuutena tarkastelevaan sekä matkustajalähtöiseen suunnitteluun.

Suunnitteluohjeen periaatteet toteuttavat Helsingin kaupungin strategisia tavoitteita, joissa seudun yhdyskuntarakenne on tiivis ja toimii hyvin joukkoliikenneyhteyksiin perustuvan liikennejärjestelmän, erityisesti raiteliikenteen tukemana. Suunnitteluohjeen kehitys kohti selkeää verkostomaista runkolinjastoa vastaa myös liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteita ja joukkoliikenteen runkoverkkoa koskevia toimintalinjauksia.

Esitetty palvelutasoluokitus Helsingin osalta perustuu vanhentuneeseen osa-alueiden ja pienalueiden jakoon. Lopulliseen luokitukseen tulee päivittää ajantasainen aluejako.

Helsingin näkökulmasta erityisesti neljän ja viiden tähden palvelusomitoitusten tulisi olla vaativampia. Kun käytettävissä on yhteensä seitsemän palvelusoluokkaa, kahden ylimmän luokan tulisi kuvata aidosti korkeatasoista joukkoliikennetarjontaa. Koska palvelusohje määrittää vähimmäistarjontaa, ruuhka-aikojen ulkopuolisen vuorotarjonnan merkitys korostuu. Ruuhka-aikoina kysyntä johtaa joka tapauksessa tiheisiin vuoroväleihin suurilla asuin- ja työpaikka-alueilla.

Viiden tähden luokan tulisi edustaa joukkoliikenteen huipputasoa ja taa-ta sellainen palvelutaso, jolla joukkoliikenne voi olla aidosti ensisijainen kulkumuoto. Tässä luokassa lähtökohtana tulee olla tarjota liikkumisen vapautta. Vuorovälitavoitteen tulisi siten vähintään olla 15 minuuttia riittävän laajasti ja kaikkina viikonpäivinä. Esitetty 20 minuutin vuorovälita-voite sunnuntaisin koko päivän, lauantaisin aamupäivällä ja illalla ja ar-kisin myöhäisillassa on vaatimaton. Kilpailukykyisen joukkoliikenteen



tulee tarjota kohtuullista liikkumisen vapautta kaikkina viikonpäivinä ja riittävän hyvän palvelutaso.

Myös neljän tähden palvelutasoluokassa arkipäivien päiväliikenteen 20 minuutin vuorovälitavoite ja sunnuntain koko päivän 30 minuutin vuorovälitavoite ovat vaatimattomia. Arjen päiväliikenteessä tulisi pyrkiä 15 minuutin vuoroväliin ja sunnuntaisinkin mieluiten 15 minuutin, mutta vähintään 20 minuutin vuoroväliin.

Matkustajapaikkamäärien ja kuormitusasteiden laskentatavan muutos on perusteltu. Uusi laskentatapa huomioi nykyistä paremmin raideliikenteen seisomakapasiteetin erityisesti metro- ja raitiovaunuliikenteessä. Suunnittelussa on kuitenkin syytä varmistaa, ettei seisoen jouduta matkustamaan kohtuuttoman pitkiä matkoja. Metron osalta olisi perusteltua esittää eri kalustotyyppien kapasiteetin keskenään helposti vertailtavalla tavalla esimerkiksi kokonaisina neljän vaunun junina.

Eri joukkoliikennemuotojen vuorovälitavoitteiden yhdistäminen yhdenäistää palvelutason määrittelyä ja samalla yksinkertaistaa ohjetta.

Tavoite aikataulujen tahdistamisesta keskenään tasaisen vuorovälin saavuttamiseksi on hyvä liikenteen sujumisen kannalta. Suunnitteluohjeessa on mainittu ajantasauspysäkkien sijoittamisesta linjoille vähentämään ajoajan vaihtelusta matkustajille koituvaa haittaa. Periaate ajantasauspysäkkien sijoittamisesta on kannatettava. Suunniteltaessa ajantasauspysäkkien sijainteja tulee huomioida pysäkkitalojen riittävyys.

Ohjeessa on mainittu esteettömän matkaketjun toimivuus ja tavoitteena on, että kaikilla linjoilla liikennöidään matalalattiakalustolla. Tavoite on hyvä ajatellen kaupungin strategisia tavoitteita eli esteettömyyden lisäämistä julkisessa kaupunkitilassa. Erityistä huomiota on kuitenkin kiinnitettävä siihen, että esteettömyys toteutuu myös kaluston ja infrastruktuurin rajapinnassa.

Matkustusväljyyttä käsittelevässä luvussa 5, taulukossa 10 on virheellisesti esitetty M300 – metrojunayksikön seisomapaikkojen matkustajamääräksi 240. Kyseinen junayksikkö sisältää yhteensä neljä vaunua ja siten seisomapaikkojen lukumäärä junayksikössä on 480.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että seuraavalla kerralla suunnitteluohjeen päivitys tehdään tiiviimmässä yhteistyössä kuntien kanssa. Työlle on myös varattava enemmän aikaa.

Joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty vuosille 2016 – 2021. Tehdyt palvelutasoparannukset eivät HSL:n mukaan edellytä uutta lisärahoitusta joukkoliikenteeseen, mikä on hyvä asia huomioon ottaen ny-



23.05.2016

Ryj/3

kyisen taloudellisen tilanteen sekä tulossa olevat suuret infrainvestoinnit.

Lausuntopyynnössä todetaan mm., että muutoksissa alueiden palvelutasoja on päivitetty vastaamaan alueille tavoiteltavaa ja niillä pääosin jo toteutuvaa palvelua. Alueellisen palvelutason luokan nostaminen pelkästään sillä perusteella, että nykyinen joukkoliikennetarjonta täyttää hyvän palvelutason vaatimukset, ei esimerkiksi Maunulassa vaikuta perustellulta.

Alueiden sijoittelun eri palvelutasoluokkiin tulisi perustua tavoiteltavaan joukkoliikenteen laatuun eikä nykyiseen tarjontaan. Tavoitteet riippuvat mm. alueen asukas- ja työpaikkamäärästä, palveluista, seudullisesta merkittävydestä ja kehittämissuunnitelmista. Palvelutasomuutoksia harkittaessa on lisäksi otettava huomioon muutoksen vaikutukset kustannuksiin ja asianomaisen kunnan mahdollisuudet panostaa esitettävään korkeampaan palvelutasoon.

Käsittely

Vastaehdotus:
Hannu Oskala:

Lisätään kappaleen 4 jälkeen seuraava:

"Helsingin näkökulmasta erityisesti neljän ja viiden tähden palvelutasomitoitusten tulisi olla vaativampia. Kun käytettävissä on yhteensä seitsemän palvelutasoluokkaa, kahden ylimmän luokan tulisi kuvata aidosti korkeatasoista joukkoliikennetarjontaa. Koska palvelutaso-ohje määrittää vähimmäistarjontaa, ruuhka-aikojen ulkopuolisen vuorotarjonnan merkitys korostuu. Ruuhka-aikoina kysyntä johtaa joka tapauksessa tiheisiin vuoroväleihin suurilla asuin- ja työpaikka-alueilla.

Viiden tähden luokan tulisi edustaa joukkoliikenteen huipputasoa ja taa-ta sellainen palvelutaso, jolla joukkoliikenne voi olla aidosti ensisijainen kulkumuoto. Tässä luokassa lähtökohtana tulee olla tarjota liikkumisen vapautta. Vuorovälitavoitteen tulisi siten vähintään olla 15 minuuttia riittävän laajasti ja kaikkina viikonpäivinä. Esitetty 20 minuutin vuorovälitavoite sunnuntaisin koko päivän, lauantaisin aamupäivällä ja illalla ja arkisin myöhäisillassa on vaatimaton. Kilpailukykyisen joukkoliikenteen tulee tarjota kohtuullista liikkumisen vapautta kaikkina viikonpäivinä ja riittävän hyvä palvelutaso.

Myös neljän tähden palvelutasoluokassa arkipäivien päiväliikenteen 20 minuutin vuorovälitavoite ja sunnuntain koko päivän 30 minuutin vuorovälitavoite ovat vaatimattomia. Arjen päiväliikenteessä tulisi pyrkiä 15



23.05.2016

Ryj/3

minuutin vuoroväliin ja sunnuntaisinkin mieluiten 15 minuutin, mutta vähintään 20 minuutin vuoroväliin.”

Kannattaja: Otso Kivekäs

Äänestys:

JAA-ehdotus: Esityksen mukaan

Ei-ehdotus: Hannu Oskalan vastaehdotuksen mukaan muutettuna

Jaa-äännet: 5

Arja Karhuvaara, Mika Raatikainen, Marcus Rantala, Tatu Rauhamäki, Laura Rissanen

Ei-äännet: 7

Jorma Bergholm, Veronika Honkasalo, Otso Kivekäs, Henrik Nyholm, Hannu Oskala, Mirka Vainikka, Sanna Vesikansa

Tyhjä: 1

Terhi Peltokorpi

Poissa: 2

Lasse Männistö, Osku Pajamäki

Kaupunginhallitus hyväksyi Hannu Oskalan vastaehdotuksen mukaan muutetun ehdotuksen äänin 5 - 7 (1 tyhjä, 2 poissa).

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 22.3.2016
- 2 Helsingin seudun liikenne, joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä
- 3 Helsingin seudun liikenne, liite 1 Joukkoliikenteen palvelutaso 2016-2021
- 4 Helsingin seudun liikenne, palvelutasomuutokset HSL-alueella 15.8.2016

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Päätösehdotus

Postiosoite
PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite
Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin
+358 9 310 1641
Faksi
+358 9 655 783

Y-tunnus
0201256-6

Tilinro
FI0680001200062637
Alv.nro
FI02012566



Kaupunginhallitus päättää antaa joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymälle seuraavan lausunnon:

Joukkoliikenteen suunnitteluohjeeseen ja palvelutason ehdotetut muutokset ovat pääosin hyviä. Ohjeen sisältöä on myös yksinkertaistettu ja sen luettavuus on parantunut. Ohje antaa joukkoliikenteen suunnittelijoille hyvät työkalut ja ohjaa suunnittelua tehokkaaseen, linjastoa kokonaisuutena tarkastelevaan sekä matkustajalähtöiseen suunnitteluun.

Suunnitteluohjeen periaatteet toteuttavat Helsingin kaupungin strategisia tavoitteita, joissa seudun yhdyskuntarakenne on tiivis ja toimii hyvin joukkoliikenneyhteyksiin perustuvan liikennejärjestelmän, erityisesti raitieliikenteen tukemana. Suunnitteluohjeen kehitys kohti selkeää verkostomaista runkolinjastoa vastaa myös liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteita ja joukkoliikenteen runkoverkkoa koskevia toimintalinjauksia.

Esitetty palvelutasoluokitus Helsingin osalta perustuu vanhentuneeseen osa-alueiden ja pienalueiden jakoon. Lopulliseen luokitukseen tulee päivittää ajantasainen aluejako.

Matkustajapaikkamäärien ja kuormitusasteiden laskentatavan muutos on perusteltu. Uusi laskentatapa huomioi nykyistä paremmin raitieliikenteen seisomakapasiteetin erityisesti metro- ja raitiovaunuliikenteessä. Suunnittelussa on kuitenkin syytä varmistaa, ettei seisoen jouduta matkustamaan kohtuuttoman pitkiä matkoja. Metron osalta olisi perusteltua esittää eri kalustotyyppien kapasiteetin keskenään helposti vertailtavalla tavalla esimerkiksi kokonaisina neljän vaunun junina.

Eri joukkoliikennemuotojen vuorovälitavoitteiden yhdistäminen yhtenäistää palvelutason määrittelyä ja samalla yksinkertaistaa ohjetta.

Tavoite aikataulujen tahdistamisesta keskenään tasaisen vuorovälin saavuttamiseksi on hyvä liikenteen sujumisen kannalta. Suunnitteluohjeessa on mainittu ajantasauspysäkkien sijoittamisesta linjoille vähentämään ajoajan vaihtelusta matkustajille koituvaa haittaa. Periaate ajantasauspysäkkien sijoittamisesta on kannatettava. Suunniteltaessa ajantasauspysäkkien sijainteja tulee huomioida pysäkkitalojen riittävyys.

Ohjeessa on mainittu esteettömän matkaketjun toimivuus ja tavoitteena on, että kaikilla linjoilla liikennöidään matalalattiakalustolla. Tavoite on hyvä ajatellen kaupungin strategisia tavoitteita eli esteettömyyden lisäämistä julkisessa kaupunkitilassa. Erityistä huomiota on kuitenkin kiinnitettävä siihen, että esteettömyys toteutuu myös kaluston ja infrastruktuurin rajapinnassa.



23.05.2016

Ryj/3

Matkustusväljyyttä käsittelevässä luvussa 5, taulukossa 10 on virheellisesti esitetty M300 – metrojunayksikön seisomapaikkojen matkustajamääräksi 240. Kyseinen junayksikkö sisältää yhteensä neljä vaunua ja siten seisomapaikkojen lukumäärä junayksikössä on 480.

Helsingin kaupunki pitää tärkeänä, että seuraavalla kerralla suunniteluohjeen päivitys tehdään tiiviimmässä yhteistyössä kuntien kanssa. Työlle on myös varattava enemmän aikaa.

Joukkoliikenteen palvelutaso on määritelty vuosille 2016 – 2021. Tehdyt palvelutasoparannukset eivät HSL:n mukaan edellytä uutta lisärahoitusta joukkoliikenteeseen, mikä on hyvä asia huomioon ottaen nykyisen taloudellisen tilanteen sekä tulossa olevat suuret infrainvestoinnit.

Lausuntopyynnössä todetaan mm., että muutoksissa alueiden palvelutasoja on päivitetty vastaamaan alueille tavoiteltavaa ja niillä pääosin jo toteutuvaa palvelua. Alueellisen palvelutason luokan nostaminen pelkäästään sillä perusteella, että nykyinen joukkoliikennetarjonta täyttää hyvän palvelutason vaatimukset, ei esimerkiksi Maunulassa vaikuta perustellulta.

Alueiden sijoittelun eri palvelusoluokkiin tulisi perustua tavoiteltavaan joukkoliikenteen laatuun eikä nykyiseen tarjontaan. Tavoitteet riippuvat mm. alueen asukas- ja työpaikkamäärästä, palveluista, seudullisesta merkittävytydestä ja kehittämissuunnitelmista. Palvelutasomuutoksia harkittaessa on lisäksi otettava huomioon muutoksen vaikutukset kustannuksiin ja asianomaisen kunnan mahdollisuudet panostaa esitettävään korkeampaan palvelutasoon.

Esittelijän perustelut

Lausuntopyyntö

Helsingin seudun liikenne –kuntayhtymä pyytää lausuntoa joukkoliikenteen suunnitteluohjeesta ja palvelutasomäärittelystä vuosille 2016 – 2021. Lausuntopyyntö on liitteenä 1, suunnitteluohje HSL-liikenteessä liitteenä 2, palvelutaso 2016 - 2021 liitteenä 3 ja palvelutasomuutokset HSL-alueella 15.8.2016 on liitteenä 4.

HSL on tehnyt nykyisin käytössä olevaan suunnitteluohjeeseen muutoksia, jotka perustuvat HSL:n vuonna 2014 hyväksytyyn strategiaan sekä HLJ 2015 mukaisiin tavoitteisiin.

Joukkoliikenteen suunnitteluohje on tehty palvelutason määrittämiseen erityyppisten alueiden ja aluekeskusten sekä Helsingin keskustanvälisille yhteyksille HSL-alueella. Suunnitteluohjeessa määritetään eri pal-



velutasoluokkien ohjeavot vuorovälien, kävelyetäisyyksien sekä yhteysväливаatimusten suhteen seitsemäntasoisella luokittelulla. Luokittelulla määritetään kullekin alueelle vaadittu minimipalvelutaso.

Suunnitteluohjeen merkittävimmät muutokset koskevat suunnitteluperiaatteita sekä alempien palvelutasoluokkien yhteysväливаatimuksia. Uusitun ohjeen mukaan HSL-alueella tavoitellaan mahdollisimman selkeää ja houkuttelevaa joukkoliikennelinjastoa, jossa tarjontaa pyritään keskittämään tiheän palvelun joukkoliikennekäytäviin. Tällä edistetään verkostomaisen runkolinjoihin tukeutuvan joukkoliikennejärjestelmän muodostumista. Keskitetty linjasto pidentää paikoittain kävelymatkoja, mutta tätä kompensoivat tiheimmät vuorovälit. Kävelyetäisyyksien tulee silti pysyä jo voimassaolevan suunnitteluohjeen mukaisissa rajoissa, eikä näihin ole tehty muutoksia.

Asuinalueilta on jatkossakin oltava pääsääntöisesti vaihdoton joukkoliikenneyhteys ensisijaisesti omaan alue- tai paikalliskeskukseen. Mikäli alueen asukkaiden pääasiallinen asiointi kohdistuu muualle kuin omaan keskukseen voidaan yhteys järjestää myös vaihdollisena.

Vuoroväливаatimuksia on yhdenmukaistettu ja kapasiteettimitoituksen periaatteita tarkistettu. Nykyisin käytössä olevassa suunnitteluohjeessa vuoroväливаatimukset on luokiteltu liikennöintimuodoittain, mutta jatkossa tätä erittelyä ei tehdä.

Seudullisesti merkittävien työpaikka- liikenne- ja palvelukeskittymien luokittelusta on luovuttu. Nämä alueet luokitellaan uudessa ohjeessa normaalin palvelutasomäärittelyn yhteydessä.

Joukkoliikennelaki velvoittaa toimivaltaiset viranomaiset määrittämään toimivalta-alueensa joukkoliikenteen palvelutason määräajaksi. Liikenneviraston ohjeen mukainen voimassaoloaika palvelutason määrittelylle on 3 - 8 vuotta. Tarve palvelutason määrittelyn tarkistamiselle voi syntyä maankäyttöön ja/tai joukkoliikennejärjestelmään merkittävästi vaikuttavasta muutoksesta. HSL:n toimivalta-alueen palvelutaso on vahvistettu vuosille 2012 – 2015. Ohjeen voimassaoloa on jatkettu 14.8.2016 asti.

HSL:n uusi palvelutasomäärittely on voimassa 15.8.2016 alkaen vuoteen 2021. Palvelutasoparannuksia on tehty alueilla, joihin on rakentunut tai rakentumassa uutta ja tehokkaampaa maankäyttöä. Tehdyt palvelutasoparannukset eivät edellytä uutta lisärahoitusta joukkoliikenteeseen, sillä ne toteutuvat Länsimetron ja Kehäradan sekä näiden liityntälinjastojen käyttöönoton yhteydessä, tai muissa jo budjetoiduissa liikennöintimuutoksissa.

Saadut lausunnot

Postiosoite

PL 10
00099 HELSINGIN KAUPUNKI
kaupunginkanslia@hel.fi

Käyntiosoite

Pohjoisesplanadi 11-13
Helsinki 17
<http://www.hel.fi/kaupunginkanslia>

Puhelin

+358 9 310 1641

Faksi

+358 9 655 783

Y-tunnus

0201256-6

Tilinro

F10680001200062637

Alv.nro

F102012566



23.05.2016

Ryj/3

Kaupunkisuunnittelulautakunta pitää uusittua suunnitteluohjetta pääosin hyvänä. Lautakunnan lausunnossa on nostettu esiin vuorovälitaivoitteet, joita lautakunta pitää viiden ja neljän tähden palvelutasoluokissa liian vaatimattomina.

Liikennelaitos –liikelaitoksen mukaan suunnitteluohjeen periaatteet toteuttavat kaupungin strategisia tavoitteita.

Esittelijän kannanotot

Esittelijä toteaa, että suunnitteluohje on lähtökohdiltaan ja tavoitteiltaan hyvä ja kannatettava. Sen linjaukset ovat kaupungin strategisten linjausten mukaisia erityisesti siinä suhteessa, että alueella tavoitellaan mahdollisimman selkeää ja houkuttelevaa joukkoliikennettä, jossa tarjontaa pyritään keskittämään tiheän palvelun joukkoliikennekäytäviin.

Esittelijä ei pidä tässä vaiheessa perusteltuna kaupunkisuunnittelulautakunnan lausunnossa esille nostettua vuorovälivaatimusten tiukentamista neljän ja viiden tähden palvelutasoluokissa. Vuorovälien riittävyyttä tulee seurata nyt hyväksyttävän suunnitteluohjeen voimassaoloaikana ja tehdä perustellut muutokset ohjeen seuraavan päivityksen yhteydessä.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Liitteet

- 1 HSL:n lausuntopyyntö 22.3.2016
- 2 Helsingin seudun liikenne, joukkoliikenteen suunnitteluohje HSL-liikenteessä
- 3 Helsingin seudun liikenne, liite 1 Joukkoliikenteen palvelutaso 2016-2021
- 4 Helsingin seudun liikenne, palvelutasomuutokset HSL-alueella 15.8.2016

Muutoksenhaku

Muutoksenhakukielto, valmistelu tai täytäntöönpano

Tiedoksi

Ksv
HKL



23.05.2016

Ryj/3

Päätöshistoria

Kaupunginhallitus 16.05.2016 § 484

HEL 2016-003710 T 08 02 00

Päätös

Kaupunginhallitus päätti panna asian pöydälle.

Käsittely

16.05.2016 Pöydälle

Kaupunginhallitus päätti yksimielisesti panna asian pöydälle Hannu Osalan ehdotuksesta.

Esittelijä

apulaiskaupunginjohtaja
Pekka Sauri

Lisätiedot

Kristiina Matikainen, kaupunginsihteeri, puhelin: 310 36035
kristiina.matikainen(a)hel.fi

Kaupunkisuunnittelulautakunta 19.04.2016 § 136

HEL 2016-003710 T 08 02 00

Lausunto

Kaupunkisuunnittelulautakunta antoi asiasta kaupunginhallitukselle seuraavan lausunnon:

Joukkoliikenteen suunnitteluohjeeseen ja palvelutasoon ehdotetut muutokset ovat pääosin hyviä ja tukevat kaupunkisuunnittelulle asetettujen tavoitteiden toteutumista. Ohjeen sisältöä on myös yksinkertaistettu ja sen luettavuus on parantunut. Ohje antaa joukkoliikenteen suunnittelijoille hyvät työkalut ja ohjaa suunnittelua tehokkaaseen, linjastoa kokonaisuutena tarkastelemaan sekä matkustajalähtöiseen suunnitteluun.

Suunnitteluohjeen kehitys kohti selkeää verkostomaista runkolinjastoa vastaa liikkumisen kehittämisohjelman tavoitteita ja joukkoliikenteen runkoverkkoa koskevia toimintalinjauksia. Eri joukkoliikennemuotojen vuorovälitavoitteiden yhdistäminen yhtenäistää palvelutason määrittelyä ja samalla yksinkertaistaa ohjetta.

Helsingin näkökulmasta erityisesti neljän ja viiden tähden palvelusommitusten tulisi olla vaativampia. Kun käytävissä on yhteensä seitsemän palvelutasoluokkaa, kahden ylimmän luokan tulisi kuvata aidosti



korkeatasoista joukkoliikennetarjontaa. Koska palvelutaso-ohje määrittää vähimmäistarjontaa, ruuhka-aikojen ulkopuolisen vuorotarjonnan merkitys korostuu. Ruuhka-aikoina kysyntä johtaa joka tapauksessa tiheisiin vuoroväleihin suurilla asuin- ja työpaikka-alueilla.

Viiden tähden luokan tulisi edustaa joukkoliikenteen huipputasoa ja taa-ta sellainen palvelutaso, jolla joukkoliikenne voi olla aidosti ensisijainen kulkumuoto. Tässä luokassa lähtökohtana tulee olla tarjota liikkumisen vapautta. Vuorovälitavoitteen tulisi siten vähintään olla 15 minuuttia riittävä laajasti ja kaikkina viikonpäivinä. Esitetty 20 minuutin vuorovälitavoite sunnuntaisin koko päivän, lauantaisin aamupäivällä ja illalla ja arkisin myöhäisillassa on vaatimaton. Kilpailukykyisen joukkoliikenteen tulee tarjota kohtuullista liikkumisen vapautta kaikkina viikonpäivinä ja riittävän hyvä palvelutaso.

Myös neljän tähden palvelutasoluokassa arkipäivien päiväliikenteen 20 minuutin vuorovälitavoite ja sunnuntain koko päivän 30 minuutin vuorovälitavoite ovat vaatimattomia. Arjen päiväliikenteessä tulisi pyrkiä 15 minuutin vuoroväliin ja sunnuntaisinkin mieluiten 15 minuutin, mutta vähintään 20 minuutin vuoroväliin.

Matkustajapaikkamäärien ja kuormitusasteiden laskentatavan muutos on perusteltu. Uusi laskentatapa huomioi nykyistä paremmin raideliikenteen seisomakapasiteetin erityisesti metro- ja raitiovaunuliikenteessä. Suunnittelussa on kuitenkin syytä varmistaa, ettei seisoen jouduta matkustamaan kohtuuttoman pitkiä matkoja.

Metron osalta olisi perusteltua esittää eri kalustotyyppien kapasiteetin keskenään helposti vertailtavalla tavalla esimerkiksi kokonaisina neljän vaunun junina. Uuden M300-metrokaluston seisomapaikkamäärässä on lisäksi virhe.

Alueellisen palvelutason luokan nostaminen sillä perusteella, että nykyinen joukkoliikennetarjonta täyttää hyvän palvelutason vaatimukset esimerkiksi Maunulassa, ei vaikuta perustellulta. Alueiden sijoittelun eri palvelutasoluokkiin tulisi perustua tavoiteltavaan joukkoliikenteen laatuun, eikä nykyiseen tarjontaan. Tavoitteet riippuvat mm. alueen asukas- ja työpaikkamäärästä, palveluista, seudullisesta merkittävydestä ja kehittämissuunnitelmista.

Esitetty palvelutasoluokitus perustuu Helsingin osalta vanhentuneeseen osa-alueiden ja pienalueiden jakoon. Lopulliseen luokitukseen tulee päivittää ajantasainen aluejako.

Seuraavan kerran suunnitteluohjetta päivitettäessä HSL:n tulee tehdä tiiviimpää yhteistyössä kuntien kanssa. Työlle on myös varattava enemmän aikaa.



23.05.2016

Ryj/3

Esittelijä

liikennesuunnittelupäällikkö
Reetta Putkonen

Lisätiedot

Lauri Kangas, projektipäällikkö, puhelin: 310 37455
lauri.kangas(a)hel.fi
Markku Granholm, liikenneinsinööri, puhelin: 310 37121
markku.granholm(a)hel.fi

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta (HKL) 14.04.2016 § 78

HEL 2016-003710 T 08 02 00

Lausunto

Liikennelaitos -liikelaitoksen johtokunta päätti antaa seuraavan lausunnon kaupunginhallitukselle koskien HSL:n joukkoliikenteen suunnitteluohjetta ja palvelutasomäärittelyä vuosille 2016-2021.

Helsingin seudun liikenne -kuntayhtymä HSL:n tekemä joukkoliikenteen suunnitteluohje on tehty palvelutaso-, linjasto- ja aikataulusuunnittelun tarpeisiin. Suunnitteluohjeessa joukkoliikennejärjestelmän perustan muodostavat tiheästi liikennöivät raide- ja bussiliikenteen runkoyhteydet sekä näitä syöttävät liityntäliikenteen linjat. Linjastoa tarkastellaan kokonaisuutena, jolloin matkustajien kokeman palvelutason voidaan olettaa parantuvan ja joukkoliikenteen kilpailukyvyyn henkilöautoliikenteeseen nähden kohentuvan.

Suunnitteluohjeen periaatteet toteuttavat Helsingin kaupungin strategisia tavoitteita, joissa seudun yhdyskuntarakenne on tiivis ja toimii hyvin joukkoliikenneyhteyksiin perustuvan liikennejärjestelmän, erityisesti rai-deliiikenteen tukemana.

Ohjeeseen sisältyy seitsemän (7) palvelutasoluokkaa. Näistä parhaan, viiden tähden palvelutason mukaan liikennöidään mm. Helsingin ydinkeskustassa, jossa joukkoliikenne on määritetty ensisijaiseksi kulku-
muodoksi.

Aikataulujen suunnittelussa on tavoitteena tunneittain toistuvat vakiominuuttiaikataulut. Lisäksi tavoitteena on, että aikataulut tahdistetaan keskenään tasaisen vuorovälin saavuttamiseksi, mikä nähdään hyvänä liikenteen sujumisen kannalta.

Linjastosuunnittelussa pyritään luomaan mahdollisimman houkutteleva linjasto mahdollisimman pienillä kustannuksilla. Houkuttelevan linjaston muodostaminen edellyttää liikenteen keskittämistä suuren kysynnän ja tiheän palvelun joukkoliikennekäytäviin, mikä voi merkitä pitkäköjä kä-



23.05.2016

Ryj/3

velyetäisyyksiä kauempana asuville. Pitkää kävelymatkaa kuitenkin kompensoi joukkoliikennekäytävän tiheä tarjonta, mikä mahdollistaa spontaanin liikkumisen joukkoliikenteellä.

Suunnitteluohjeessa on mainittu ajantasauspysäkkien sijoittamisesta linjoille vähentämään ajoajan vaihtelusta matkustajille koituvaa haittaa. Periaate ajantasauspysäkkien sijoittamisesta on kannatettava. Suunniteltaessa ajantasauspysäkkien sijainteja tulee huomioida pysäkkitielöiden riittävyys.

Ohjeessa on asetettu suhteelliseksi matka-aikatavoitteeksi joukkoliikenteessä ruuhka-aikoina ja alueiden ja Helsingin keskustan välisillä yhteyksillä sekä runkoyhteyksillä korkeintaan kaksi (2) kertaa pidempi aika kuin vastaavalla henkilöautomatkalla.

Ohjeessa on mainittu esteettömän matkaketjun toimivuus ja tavoitteena on, että kaikilla linjoilla liikennöidään matalalattiakalustolla. Tavoite on hyvä ja toteuttaa kaupungin strategista tavoitetta esteettömyyden lisäämisestä julkisessa kaupunkitilassa.

Matkustusväljyyttä käsittelevässä luvussa 5, taulukossa 10 on virheellisesti esitetty M300 – metrojunayksikön seisomapaikkojen matkustajamääräksi 240. Kyseinen junayksikkö sisältää yhteensä neljä vaunua ja siten seisomapaikkojen lukumäärä junayksikössä on 480.

Suunnitteluohjeen päivitys vuoden 2012 versioon on suhteellisen pieni. Päivitettyjä asioita ovat mm. palvelutasoluokkien yhteysvälivaatimukset sekä liikennekaluston kapasiteettimitoituksen periaatteiden tarkastukset. Alempien palvelusomuutoksien päivitykset eivät käytännössä kosketa Helsinkiä.

Esittelijä

yksikön johtaja
Karoliina Rajakallio

Lisätiedot

Markus Keisala, kehittämisspäällikkö, puhelin: 310 35838
markus.keisala(a)hel.fi